



普通高等教育高级应用型人才培养规划教材

物流 管理概论

wuliu guanli gailun

主编 徐印州



暨南大学出版社
JINAN UNIVERSITY PRESS

物流管理概论

主编 杨文瑞

中国物资出版社



普通高等教育高级应用型人才培养规划教材

物流管理概论

wuliu guanli gailun

主 编 徐印州

副主编 林勋亮 王如心 王 玲 王荣花



暨南大学出版社
JINAN UNIVERSITY PRESS

中国·广州

图书在版编目 (CIP) 数据

物流管理概论/徐印州主编. —广州:暨南大学出版社, 2008. 8
(普通高等教育高级应用型人才培养规划教材)
ISBN 978 - 7 - 81135 - 017 - 3

I. 物… II. 徐… III. 物流—物资管理—高等学校—教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 120394 号

出版发行: 暨南大学出版社

地 址: 中国广州暨南大学

电 话: 总编室 (8620) 85221601

营销部 (8620) 85225284 85228291 85220693 (邮购)

传 真: (8620) 85221583 (办公室) 85223774 (营销部)

邮 编: 510630

网 址: <http://www.jnupress.com> <http://press.jnu.edu.cn>

排 版: 广州市星辰文化发展部照版中心

印 刷: 广州市怡升印刷有限公司

开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 18.125

字 数: 433 千

版 次: 2008 年 8 月第 1 版

印 次: 2008 年 8 月第 1 次

印 数: 1—3000 册

定 价: 32.00 元

(暨大版图书如有印装质量问题, 请与出版社总编室联系调换)



普通高等教育高级应用型
人才培养规划教材

总 序

我国社会经济发展的新阶段，亟须具有一定实践能力和创新精神的高级应用型人才。培养满足社会经济发展需要的人才，是高等院校的崇高职责。

备课、授课、练习、考评几个教学环节中，教材是基本的依据，它对教学方式、教学质量有十分重要的影响。不同的教学类型和人才培养目标，需要不同的教材。我们根据教学型院校经济管理专业人才培养目标的要求，组织优秀作者队伍，编写了这套普通高校经管类专业高级应用型人才规划教材。

传统的经管类本科教材具有明显的优点，即理论的系统性强、层次结构清晰，但也存在着明显的缺陷。传统经管类教材编写的特点是从理论开始，如概念、特征、功能、公式等，再用例子说明、证明，复习题往往是书中小标题后面加“？”，形成“理论+例证”的编写模式。这种模式的教材介绍的理论知识缺乏从感性到理性的认识过程，而且复习题主要是为了让学生记住介绍的理论知识，缺乏实际操作的训练。因此，在教学中运用这样的教材时，往往会形成“老师讲、学生听”的“授受型讲课、接受型学习”的教学特征，学生难以真正理解和掌握所学的理论知识，更难以运用。

编写普通高等教育高级应用型人才规划教材，不能重复传统的编写模式，应在新的教学理论、教学模式的指导下，采用新的编写方式。我们尝试采取“实例—理论—实训”的模式来编写本规划教材。

遵照普通高等教育高级应用型人才培养目标，本规划教材除了要求框架结构新，汇集相关研究成果新，资料数据新之外，还力求将职业道德、实践训练、创新精神贯穿全书。在写作方式上，每章开头撰写一个引例，在介绍有关理论时，由实例中包含的“知识点”引申出相关理论，或将相关理论与实例糅合在一起，并在重点、难点、有争议、理论前沿等地方，插入小案例、讨论题等，以便在教学中让学生感受到理论在实际中是如何呈现，又是如何从感性认识上升到理性认识的，并通过课程实训（实验）和专业实训（实验）去解决实际问题，从而使实践能力和创新能力得到培养和提高。

练习题是教材十分重要的组成部分，它不仅起着复习所学课程理论知识的作用，还是提高教学质量、实现人才培养目标的重要手段和途径，题目要体现职业道德、实践训练和创新精神。复习题不搞对号入座，要前后对照，联系实际，综合地复习所学知识，

横向可将几个概念、几种方法进行对比，如几种决策方法的比较；纵向可将前后知识联系起来，将历史知识和知识的历史相联系，如产品的整体概念与营销观念的变化，与营销策略的关系等。思考题要联系实际，有探索性，有利于创新精神的训练，如在不同收入、年龄等人群中需求层次的不同表现，如何激励或如何营销等。讨论题和辩论题要针对实际中存在的不同观念，容易引起争论和讨论的问题出题，如房价猛涨是暴利还是市场供求反映等。实践性练习题，学生必须通过调查、实践才能完成。案例分析题要能训练学生发现问题、分析问题、解决问题的能力等。

通过以上的尝试和努力，我们力求编写出有如下特点的教材：

- (1) 紧扣人才培养目标，贯穿职业道德、实践训练、创新精神等素质教育的主线；
- (2) 突出实践性知识的介绍和实践能力的训练；
- (3) 汇集新的研究成果，形成新的专业知识结构；
- (4) 各门课程既参照撰写模式，又体现出自身特点及个性。

本规划教材适合于普通高校经管专业本科、独立学院本科，以及企业管理干部培训使用。我们希望通过传统经管教材的改革，为经管课程的教学改革及教学质量的提高作出贡献。

邓志阳
广东外语外贸大学教授
2008 年 1 月



普通高等教育高级应用型
人才培养规划教材

前言

近年来，物流概念已经广为普及，物流在中国已经得到了广泛的宣传和认识。全国各地都把物流业的发展列入当地经济发展战略之中，几乎所有的运输或者储运公司都已经更名为“物流公司”，大学普遍设立物流管理专业，有关物流管理的著作更是汗牛充栋。在这种情况下，培养合格的物流管理人才成为现代物流业发展的关键，而选择一本适宜的教材更是显得格外重要。

本书是总结数年来教学经验，博采同类优秀教材之众长，在充分吸收物流企业人力资源管理部门意见的基础上策划、设计而编写的。在本书编写大纲初步拟订后，又反复听取有关专家、任课教师、企业高管和政府业务主管部门的意见，最后确定书稿的目录。编写本书的主旨是，反映全球物流企业的发展动态和趋势，介绍现代物流的基本概念和基本理论，使读者认识物流管理的基本流程、掌握物流管理的主要内容，并了解物流的前沿理论和先进技术。本书兼顾理论性和实用性，其学术性定位于中等程度偏上，信息较新、覆盖面较广而容量适中。这样，本书既适合大学物流管理及相关管理专业教学之用，亦可作为其他专业的学生选修物流管理课程的参考书或教材，同时适合企业作为物流管理人才的培训教材。每一章前概括列明本章要点，以便教师和学生确定学习和阅读重点；每一章后附有复习题，以便学生做练习和复习掌握本章的主要内容。本书后尽可能详尽地列出2004年年底出版的参考书目，为读者扩大阅读范围和核查资料提供参考。

本书由徐印州主编，负责策划、设计、统稿、修改和总纂。林勋亮、王如心为副主编。另外，林勋亮执笔第九、十一、十四、十五章；王如心执笔第一、二、七、十二章；王荣花执笔第三、五、八、十三章；王玲执笔第十、十六章；钟德平执笔第四章；李亚琦执笔第六章。

广东商学院华商学院院长 徐印州教授

2008年5月



普通高等教育高级应用型
人才培养规划教材

目 录

总 序	(1)
前 言	(1)
第一章 物流概述	(1)
第一节 物流的含义与性质	(1)
第二节 物流的发展	(6)
第三节 商流与物流的关系	(8)
第四节 物流的职能与作用	(12)
第二章 现代运输管理	(18)
第一节 物流运输概述	(18)
第二节 运输的原则与方法	(20)
第三节 运输方式	(25)
第四节 集装箱运输	(30)
第三章 库存与仓储管理	(36)
第一节 库存的定义及分类	(36)
第二节 库存管理	(38)
第三节 库存控制	(41)
第四节 仓储管理概述	(49)
第五节 仓储作业过程	(52)
第四章 现代包装	(59)
第一节 包装的功能和分类	(59)
第二节 包装技术	(62)
第三节 包装管理	(71)
第五章 装卸与搬运	(76)
第一节 装卸搬运概述	(76)
第二节 装卸搬运的原则和合理化	(80)

第三节 装卸搬运机械及其选择	(84)
第六章 流通加工	(92)
第一节 流通加工概述	(92)
第二节 流通加工的作用和形式	(94)
第三节 流通加工合理化	(99)
第七章 物流配送	(103)
第一节 配送概述	(103)
第二节 配送中心	(108)
第三节 配送组织	(116)
第四节 配送管理	(119)
第八章 物流信息管理	(126)
第一节 物流信息概述	(126)
第二节 条码技术	(129)
第三节 射频技术	(135)
第四节 GIS 技术和 GPS 技术	(139)
第九章 物流系统工程	(146)
第一节 系统与系统工程	(146)
第二节 物流系统	(149)
第三节 物流系统工程	(156)
第十章 物流服务管理	(163)
第一节 物流服务管理概述	(163)
第二节 物流服务市场	(167)
第三节 中国物流服务的发展现状	(169)
第四节 物流的增值服务	(171)
第十一章 物流战略管理	(177)
第一节 物流战略概述	(177)
第二节 物流战略的环境分析	(181)
第三节 物流战略的制定	(187)
第四节 物流战略实施与控制	(194)
第十二章 第三方物流	(201)
第一节 第三方物流理论	(201)
第二节 第三方物流的客户服务	(205)
第三节 第三方物流的优势	(212)
第十三章 电子商务与物流	(216)
第一节 电子商务概述	(216)
第二节 电子商务与物流的关系	(218)
第三节 电子商务环境下的物流模式	(220)
第四节 电子商务环境下的配送	(224)

第五节 电子商务环境下的城市物流	(226)
第十四章 国际物流	(230)
第一节 国际物流概述	(230)
第二节 国际物流系统	(233)
第三节 国际物流业务	(237)
第十五章 绿色物流	(248)
第一节 绿色物流概述	(248)
第二节 发展绿色物流的途径	(250)
第三节 发展绿色物流的意义和价值	(255)
第十六章 供应链管理	(260)
第一节 供应链概述	(260)
第二节 供应链管理概述	(263)
第三节 供应链的系统设计	(266)
第四节 供应链管理的方法	(269)
参考文献	(280)



普通高等教育高级应用型
人才培养规划教材

第一章

物流概述

本章要点:

1. 物流的基本概念、物流的性质、物流的职能与作用。
2. 物流的基本理论; 物流活动中物流与流通的关系; 物流、商流的概念; 商物分离原则。
3. 现代物流的经济价值; 物流在国民经济中的作用。

第一节 物流的含义与性质

物流科学是一门新兴的学科, 它以物的动态流通过程为主要研究对象, 揭示了物流活动(如运输、配送、储存、包装、装卸搬运、流通加工、物流信息等)的内在联系, 现已成为独立的研究领域和学科范围, 而物流的活动则构成了新的物流产业。物流科学是管理工程与技术工程相结合的综合学科, 应用系统工程的科学成果, 提高物流系统的效率, 从而更好地实现物流的时间效益和空间效益。物流科学的产生和应用将给国民经济和企业的生产经营带来难以估量的经济效益, 它是一种融高新技术为一体的先进的组织方式和管理技术。物流对于社会经济所起的作用越来越明显, 已成为一个国家和地区经济综合实力的重要体现, 引起了学术界和企业界的重视并得到高度评价, 从而得到了迅速的发展和普及。

一、物流的含义

“distribution”一词最早出现在美国。1921年, 阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》(*Some Problem in Market Distribution*)一书中提出“物流是与创造需要不同的一个问题”, 并提到“物资经过时间或空间的转移, 会产生附加价值”。这里, market distri-

bution 指的是商流,时间和空间的转移指的是销售过程的物流。

1935年,美国销售协会最早对物流下了定义:“物流(physical distribution)是包含于销售之中的物质资料和服务以及从生产地到消费地的流动过程中伴随的种种活动。”日本在1964年开始使用“物流”这一概念。1965年,日本在政府文件中正式采用“物的流通”这个术语,简称“物流”。1988年,中国台湾也开始使用“物流”这一概念。1989年4月,第八届国际物流会议在北京召开,“物流”一词的使用日益普遍。

“logistics”一词的出现,是世界经济和科学技术发展的必然结果。当前物流业正在向全球化、信息化、一体化发展。一个国家的市场开放与发展必将要求物流的开放与发展。随着世界商品市场的形成,从各个市场到最终市场的物流日趋全球化;信息技术的发展,使信息系统得以贯穿于不同的企业之间,使物流的功能发生了质变,大大提高了物流效率,同时也为物流一体化创造了条件;一体化意味着需求、配送和库存管理的一体化。所以,物流在整个商品流通中乃至社会再生产中都占有十分重要的地位,起着极其重要的作用。

物流有广义物流与狭义物流两层含义。广义物流是指社会物质在一定的劳动组织条件下,凭借载体从供应方向需求方转移的过程;狭义物流是指商业物流,即发生在商品流通领域中的在一定劳动组织条件下凭借载体从供应方向需求方的商品实体定向移动。任何物流的形成,都离不开以下四个要素:

(一) 物质的物质资料

它不应被理解为一般的“物质”。具体来说,它包括物质产品、用作生产和生活排泄物的废弃物质、生产领域中的生产储备、进入生产过程的材料和半成品以及处在流通阶段尚未进入消费领域的生产资料和生活资料等,都是社会再生产总过程中尚未进入个人消费领域的物质资料。事实上,客观世界所存在的物质有许多并不是物流学中的“物”,如个人手中的生活资料,不能发生空间位移的土地等,但也不能仅把它理解为生产资料。物流学所研究的“物”还包括作为物质产品但未进入消费领域的生活资料,因而也不是我们通常所指的“物质”,那是管理体制中有特定含义的名词,即专指工业所生产的生产资料中由国家进行统一分配的那一部分。当然它也不包括劳务、信息、技术等产品 and 资金、劳动力等。

(二) 劳动组织

任何物质只有当人们通过一定的劳动组织去发挥作用,才能形成物流。离开了人的劳动组织,“物”不会自行运动。地球的自然景物的定向移动,不是人组织的,因而不是物流。这里的劳动组织包括工农业生产单位、商业、外贸、物资等部门中从事物流活动的经济组织。在现代商品经济条件下,企业是物流活动的主要组织者。

(三) 载体

物质发生移动必须借助于载体,载体是物流发生的客观条件,物流的载体是指物流的设施。载体基本上可分为两部分:一是承载物的机械设备,如运输车辆、船只、飞机等;二是供这些设备运行的公路、铁路、航空路线等。载体的效率决定物流的效率。

(四) 定向移动

“物流”的“流”，是指物质资料的运动过程，不能仅被理解为空间转移的流动。事实上，这种物质运动除了运输以外，还有装卸、保管、养护、修理、打包、包装、分装、组合、编配、发送、接收、流通加工等。可见物流的“流”，是供应者向需求者的物质定向移动过程的总和。

二、物流的性质

(一) 物流的生产性

物流问题长期以来得不到应有的重视，一个原因是人们没有正确地把物流作为生产力问题中应有之义来看待，似乎除了物质产品的直接生产过程以外，再没有其他领域可以体现生产力的内容了。这种对生产力的狭隘理解是自然经济观念的突出表现。另一个原因是商品流通理论研究中长期忽视生产力的内容，只是片面孤立地考察所谓的生产关系，对本应研究解决的物流能力、效率问题视而不见。我们说物流属于生产力的范畴，主要根据是：①物流是社会化、专业化生产的内在规定，是由现代生产内在矛盾及其时空表现所决定的，因而物流属于物质生产行为不可分割的一部分。②物流能力是社会生产力在流通领域的具体体现。在现代社会，物流手段、物流能力与生产手段、生产能力同等重要。从产业结构和生产力布局的角度看，二者具有相互适应、相互促进和相互制约的关系。③物流效率高是是整个经济效率高的重要决定因素之一。④物流业是与工业、农业、建筑、通信一样的生产性产业，确认物流的生产力属性的实际意义是改变人们重生产、轻流通，重商流、轻物流的错误观念。

(二) 物流的社会性

物流是国民经济的动脉系统，它联结着社会生产的各个部分并使之成为一个有机整体。任何一个社会（或国家）的经济，都是由众多的产业、部门、企业组成的，这些企业又分布在不同的地区，它们互相依赖又互相竞争，形成错综复杂的关系。物流就是维系这些复杂关系的纽带和血管。“商流”和“物流”一起，把各个生产部门变成社会总生产中互相依赖的部门。

三、现代物流的经济价值

现代物流是一种重要的经济活动，其作用和影响已经渗透到社会生活的方方面面。物流早期发展的价值主要体现在军事后勤方面，因为良好的后勤保证是赢得一场战争必不可少的支撑性条件。但是，在现代社会里，物流除了传统意义上的军事价值，更重要的是其经济价值，主要包括国民经济价值、区域经济价值、企业经济价值以及顾客经济价值等。

(一) 对国民经济增长的基础性支撑作用

古典经济学家威廉配第认为，发达的运输是一个国家经济繁荣的重要特征，运输工具的改良是提高运输生产力的重要手段，有助于运输业的发展，并认为运输发展有利于

资源的更有效利用。亚当·斯密提出了运输通过影响市场、分工从而推动生产力和经济发展的重要思想。亚当·斯密认为,劳动生产力的最大改良产生于劳动分工,而劳动分工的扩大又依赖于运输发展和运输费用的降低。

现代发展经济学家、经济地理学家以及运输经济学家同样高度重视运输业对经济发展的影响。发展经济学家罗斯托(Rostow, 1960)认为,世界各国经济发展的阶段性演进过程中运输的重要性不尽相同。

我国一些学者认为,特定条件下,物流是国民经济的支柱。物流对国民经济起支柱作用,或者物流与其他生产活动一起起支柱作用;这样的国家,已有一定数量。这些国家处于特定的地理位置或特定的产业结构条件下,物流在国民经济和地区经济中能够发挥带动作用和支持整个国民经济的作用,能够成为国家或地区财政收入的主要来源,能造成主要就业领域,能成为科技进步的主要发源地和现代科技的应用领域。例如,欧洲的荷兰、亚洲的新加坡和香港地区、美洲的巴拿马等,特别是日本以流通立国,物流的支柱作用是显而易见的。

(二) 带动区域产业结构升级和地区经济增长

现代物流业的区域经济价值主要体现在三个方面:现代物流业成为某一地区的主导产业,从而带动地区产业结构升级;由物流基地和物流园区形成的各种等级的物流中心成为地区大小不一的增长极,通过极化作用和扩散作用带动有限的区内经济增长;由物流中心和物流基础设施线路形成的区域性物流网络形成地区发展的“点—轴”开发效应。

1. 带动地区产业结构升级及形成地区支柱产业

现代物流业作为某一地区的主导部门,它不是孤立地发展起来的,而是同与它有联系的若干部门一起构成一个主导部门综合体系。物流主导部门的核心由铁道、公路、水运、空运、仓储、托运等行为主体组成,通过三种影响带动其他产业的成长:①后向效应,指物流产业对某些供给资料部门的影响;②旁侧效应,指物流产业对所在地区的商业、物质业、供销、粮食、外贸等行业及地区经济的所有行业的供应、生产、销售中的物流活动的影响;③前向效应,指物流产业对物流新工艺、新技术、新原料、新能源、新装备工具出现的诱导作用。

2. 区域性物流中心成为地区经济增长极

物流中心或物流园区,既是自身增长极的形成过程,又是逐步开始发挥增长极作用的过程。物流中心的形成和发展有以下三个明显特点:①人力资源迅速聚集;②主导产业迅速形成,物流产业有很强的关联效应、乘数效应和竞争优势,呈现出发展快、竞争力强的特点;③资金迅速聚集。物流中心的增长极作用主要体现在以下两大方面:区域经济增长的带动效应;改造传统产业的辐射效应。

区域物流网络是由一些点和轴构成的,这里的“点”是指各级物流中心,“轴”是指由交通、通信干线连接起来的“基础设施束”。在物流网络形成过程中,社会经济要素在“点”上集聚,并由线状基础设施联系在一起而形成“轴”。“轴”对附近区域有很强的经济吸引力和凝聚力。轴线上集中的社会经济设施通过产品、信息、技术、人员、金融等,对附近区域有扩散作用。扩散的物质要素和非物质要素作用于附近区域,

与区域生产力要素相结合,形成新的生产力,推动社会经济的发展。在国家和区域的发展中,在“基础设施束”上一定会形成产业聚集带;由于不同国家和地区地理基础及社会经济发展特点的差异,“点—轴”空间结构形成过程具有不同的内在动力、形式及不同的等级和规模;在不同社会经济发展阶段(水平)情况下,社会经济形成的空间结构也具有不同的特征。这种特征体现为集聚与分散程度及社会经济客体间的相互作用等。随着区域社会经济的进一步发展,“点—轴”必然发展到“点—轴—集聚区”。

(三) 降低企业物流成本及实现企业竞争战略

物流的企业经济价值是众多经济学家关注的热点,现代物流对企业的经济价值主要体现在降低企业物流成本和实现企业竞争战略等。

1. 降低企业物流成本

企业重视物流管理的一个重要原因是在保证一定的服务水平下,尽可能降低物流成本,从而形成企业的第三利润源泉。

其次,现代物流使货物从起始地到目的地之间进行正确速度的流动,能够大大节约企业的时间成本。物流系统的形成与发展就体现出一种对时间成本节约的追求,通过准点供货以满足生产企业“零库存”生产的要求。由于物流过程涉及包装、装卸、运输、仓储、配送等一系列环节,如果这个链条上某个环节出现不协调,就有可能使全部或大部分链条运转停滞,准点供货和零库存都无法实现,损失将是巨大的。从商品供应方来看,这种快速的商品流动节约了产品进入或转移过程中的时间成本,特别是在现代科技发展迅速的时代,产品的市场生命周期及其替代产品的出现时间都有短期的性质,市场占有率的竞争十分激烈,控制产业进入的时间成本因而显得愈加重要。

2. 实现企业竞争战略

从市场需求的变化趋势来看,市场范围在空间上不断延伸,原来分割的国家或区域市场正逐渐演变成一个统一的全球市场。同时,产品的生命周期越来越短。为了实现争夺市场和降低成本的双重目标,跨国公司一方面在全球范围内进行生产和营销体系布局,另一方面通过提高及时供应减少库存的方法降低成本。因而物流管理成为企业管理的关键环节。目前,制造企业的竞争环境正发生着剧烈的变化,其中最显著的变化是全球竞争加剧,精益生产、及时生产等新制造理念的出现,对信息技术的更加重视,贯穿于供应链增值活动的一体化过程中。这些变化的一个结果是产品生命周期被大大压缩。在过去的20年,制造商正面临着连续开发新产品和有效进入市场的巨大压力,在这种竞争环境下,新产品在市场中获利的期限大大减少,而产品的开发和引入市场成本却是实质性的。为了弥补产品开发和引入市场的巨大的投资要求,企业必须把目光投向更广阔的国际市场,进入全球市场的能力已成为竞争成功的基础,获得全球市场份额已成为企业长期生存的关键因素。因此,制造企业必须开发在过去曾经被忽略的新领域,而物流就是这样一个领域。

(四) 满足顾客多样化需求和增加消费者剩余

实现顾客价值以及让顾客满意是物流业最终需要达到的目标,这个目标同时也是物流业发展最强烈的内在驱动力。物流的顾客经济价值一方面体现为顾客在其所希望时

间和地点拥有所希望的产品和服务；另一方面体现为顾客所支付的价格低于其所期望的价格，即顾客获得了消费者剩余。简言之，创造顾客价值和满意是物流顾客经济价值的核心所在。

第二节 物流的发展

一、物流的演变过程

物流起源于美国 20 世纪 50 年代，当初被称为“实物分配”或“货物配送”。直到 1986 年，美国物流协会把物流定义为：“把消费品从生产线的终点有效地移动到有关消费者的广泛活动，也包括将原材料从供给源有效地移动到生产线终点的活动。”我国在 20 世纪 80 年代才真正有了物流。物流从本质上讲，是一种综合管理能力、技术和运作方式，其总体目标是以最低的成本实现既定的顾客服务水平。这种能力是通过网络设计、信息、运输、存货、仓储、配送等协调以及商品搬运和包装等活动来实现的。很显然，现代物流的发展涉及的已经不是一个单纯的物流问题，它还直接关系到资金流和信息流的问题。物流、资金流、信息流的“三流合一”是现代物流业真正关注的内容，也是现代物流的精髓所在。

现代物流起源于战争中的后勤保障。把物流活动真正上升到理论高度加以研究和分析是在 20 世纪 30 年代才得以实现的。1935 年，美国销售协会最早对物流下定义，物流即实物分配（physical distribution, PD），是包含于销售中的物质资料和服务从生产地点到消费地点的流动过程中所伴随的种种经济活动。这一阶段，物流被看成是市场的延伸。第二次世界大战后，为减低流通成本，物流得到了更为系统的发展，20 世纪 50 年代中期，PD 的概念被引入日本，翻译为“物的流通”。另外，第二次世界大战后，后勤的理论逐步形成单纯的学科体系，并不断地发展。近 20 年来，logistics 逐渐取代了 PD 成为物流科学的代名词。其内涵得到扩大和进一步完善，工业后勤为制作业的生产和服务；商业后勤为商业运行和顾客服务。物流的核心概念因此转向服务概念。1986 年，美国物流管理协会将物流重新定义为“以满足客户需求为目的，对原材料、在制品、成品以及相关的信息从供应地向消费地的高效率、低成本流动和储存而进行的计划、实施与控制的过程”。1998 年，CLM 对物流又下了最新的定义：物流是供应链流程的一部分，是为了满足客户需求而对商品、服务及相关信息从原产地到消费地的高效率的正向和反向流动及储存而进行的计划、实施与控制的过程。

1979 年，物流一词第一次从日本传入中国，但是对它的理解仅仅用于储运。20 世纪 90 年代中期，国内市场上出现了不同形式的物流服务企业。2001 年 3 月 1 日，国家经贸委、铁道部、交通部等部委联合下发了《关于加快我国现代物流发展若干意见》，它成为我国政府发布的有关现代物流发展的第一个政策性、指导性的文件。2001 年 4 月 20 日，我国成立了跨部门、跨行业、跨地区的物流行业组织——中国物流与采购联合会。2001 年 8 月，我国颁布的《物流术语》正式实施，它标志着我国的现代物流发

展进入了一个新的阶段。

二、战后“物流”的变迁

关于战后物流的变迁，并本重信物流咨询公司将其分为如下四个阶段：①切实保证运输与保管的时代（1955—1964年）。这一时代，生产的東西均能卖出，当时货物的陆路运输主要是靠铁路，但铁路不能灵活适应经济迅速发展的需要，企业必须千方百计地设法解决运输、保管、包装等问题。②对物流成本管理的时代（1965—1974年）。经济稳步发展，需求扩大。产业界由于生产的合理化而降低了成本，但市场竞争日益激烈。为确保收益，企业把目光投向了物流费用，企业用降低物流费用的办法来弥补在市场中失去的利益。③建立物流管理系统的时代（1975—1984年）。物流逐渐成为一个科学体系。不是只把物流看成运输、保管等个别功能的工作，而是将它作为一个整体来把握，先进的企业为提高物流效率，独自积极地建立起物流体系。这里不仅要考虑物流的成本，还要考虑物流本身具有的战略功能。④开始从战略的高度来考虑物流的时代（1985年以后）。“物的流通”成为企业经营的战略性课题，亦被称为“物流战略化”时代。作为企业的中心课题，生产、销售、物流一体化战略日趋重要。

三、“物流”发展的六个阶段

日通综合研究所编撰的《物流知识（第3版）》将物流管理的发展划分为下述六个阶段。第一阶段：物流前时期，也是物流按不同的功能和场所互不联系地分别进行，只是按生产和销售部门的要求进行保管和运输。第二阶段：个别管理时期，也是物流成本意识的出现时期。这一时期只有保管部门或发货部门在努力降低成本。第三阶段：综合管理时期。作为一项独立业务开始建立物流管理部门，采取措施综合解决各种物流功能的优化组合问题。在这一阶段生产和销售是物流的前提。第四阶段：扩大领域时期。物流影响生产和销售的阶段。对于生产部门来说，应该在产品设计阶段就从物流的角度考虑问题。在物流效率、统一包装规格、生产计划的灵活性等方面提出要求；对于销售部门，则在接受订货的计划性、订货的数量单位及交货期限等方面提出要求。在这一阶段，追求“第三利润源泉”的企业增多，而过去曾把这一阶段视为终极阶段。第五阶段：整体体制时期。物流进入小批量、多品种发货的新时代。为创造新的物流形象，整个公司必须取得共识。这一阶段多建立以生产和销售人员为委员、以负责经营的主要领导为委员长的委员会制度，建立起这样的制度之后，物流就成为生产和销售本身的一项内容。物流部门则只要运用物流知识和物流信息建立物流系统即可。第六阶段：生产、销售、物流一体化时期。第一步，将不同商品的售出情况、发货及脱销情况、库存及进货情况与销售、生产计划进行比较，将现有库存与基准库存量（库存计划）进行比较，定期进行这一工作。第二步，找出计划与实际情况的差异，并据以提出解决方案，修订生产计划和与之相关的采购计划及以生产、销售计划为前提的物流计划。这种修订是各个时期与销售状况相适应的，包括生产和物流的整个企业运作的修订，也就是我们所说的建立以物流信息为核心的一体化系统。